Рекомендуемая цена: 549 р.

СОБЕРИТЕ ВАЗ-2101

«Жигули»

ВСЯ ИСТОРИЯ САМОЙ ЛЮБИМОЙ СОВЕТСКОЙ МАШИНЫ

СБОРКА МОДЕЛИ

№ 109

ЭЛЕКТРОМОБИЛИ – НОВЫЙ ЭТАП

МЕТАЛЛИЧЕСКАЯ МОДЕЛЬ В МАСШТАБЕ 1:8

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ

ISSN 2618-7248

00109

hachette

16+ КОЛЛЕКЦИЯ ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

КУПИТЕ ВСЕ ВЫПУСКИ И СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ВАЗ-2101

Соберите ВАЗ-2101 «Жигули» 16+
Выпуск 109, 2020

РОССИЯ
Учредитель: ООО «Бауэр Медиа»
Главный редактор: Фрид Мария Александровна
Адрес учредителя, редакции:
105094, г. Москва, ул. Золотая, д. 11.
Издатель: ООО «Ашет Коллекция»
Адрес издателя:
127015, Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2
Адрес для писем: 127220,
Москва, а/я 40
Отдел обслуживания клиентов:
8 – 800 – 200 – 72 – 12
По техническим вопросам обращайтесь по адресу:
info@hachette-kollektsia.ru
Федеральная служба по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций
Свидетельство ПИ № ФС 77 – 70621 от 03.08.2017 г.
Распространение: ООО «ТДС»
E-mail: tds@bauermedia.ru

БЕЛАРУСЬ
Импортер в Беларусь: ООО «Росчерк»,
г. Минск, ул. Сурганова, 57 Б, офис 123.
Тел.+ 375-17-331-94-27 (41).

КАЗАХСТАН
Распространение: ТОО «КазПресс»
Республика Казахстан, г. Алматы
Тел.: (+7 727) 250-21-64

УКРАИНА
Учредитель и издатель:
ООО «Ашетт Коллексьон Україна»
Юридический адрес:
ул. Шелковичная, д. 42-44, оф. 15 В
г. Киев, 01601
Распространение:
ООО «Эдипресс Украина»
ул. Димитрова, 5, корп. 10а,
г. Киев, 03680
тел.: (+380 44) 498-98-83

Отпечатано в типографии:
LSC COMMUNICATIONS
Ul. Bema 2 C
27200 Starachowice
POLAND

Тираж: 5 200 экз.
Цена: 549 р.

Издатель оставляет за собой право увеличить рекомендуемую цену выпусков.
Редакция оставляет за собой право изменять последовательность номеров и их содержание.
Периодическое издание.

В каждом номере журнала часть модели и инструкция по сборке. Не продавать отдельно. Коллекция для взрослых. Содержит мелкие детали. Режущие края. Модель для сборки. Продукт предназначен для конструкторов-моделистов, не является игрушкой. Фотографии не служат для точного описания товара.

© 2020 Hachette Collections, France
© 2020 Ашет Коллекция
© 2020 Ашетт Коллексьон Україна

Воспроизведение материалов в любом виде, полностью или частями, запрещено.
Все права защищены.

Подписано в печать: 28.08.2020
Дата выхода в свет: 19.11.2020

Фотографии и иллюстрации:
6 © Виталий Созинов/ИТАР-ТАСС; 7 (вверху слева) © Valentin Khukhlayev/TASS, (вверху справа) © Созинов Виталий/Фотохроника ТАСС, (внизу) © Виктор Карасев/Фотобанк Лори; 8 (вверху) © Созинов Виталий/Фотохроника ТАСС, (внизу) © Филипенко Е./Фотохроника ТАСС; 9 (вверху) © Соколов Дмитрий/Фотохроника ТАСС, © Соколов Дмитрий/Фотохроника ТАСС; 10 (вверху) © Алексей Кокоулин/Фотобанк Лори, © Wikimedia Commons; 11 (вверху) © Малышев Андрей/Фотобанк Лори, (в середине) © Art Konovalov/Фотобанк Лори, (внизу) © Denis Kh./Фотобанк Лори.

ВАЗ-2101 «Жигули»

СБОРКА МОДЕЛИ 3

Завершение сборки правой передней двери

«ЖИГУЛИ»: КУЛЬТОВАЯ МАРКА 6

Электромобили – новый этап

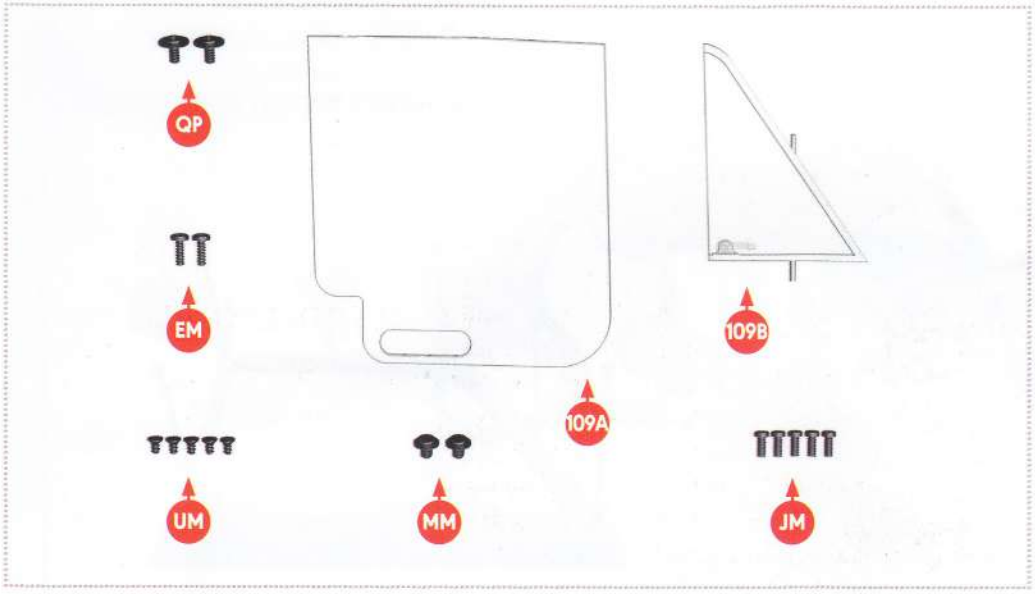
МИРОВАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ 9

Инженерный гений Б. М. Фиттермана

Узнайте больше о коллекции на сайте:
www.vaz2101-collection.ru

Завершение сборки правой передней двери

Используя детали, полученные с этим номером, и ранее собранные узлы, завершите сборку правой передней двери и установите ее на каркас кузова вашей модели ВАЗ-2101.



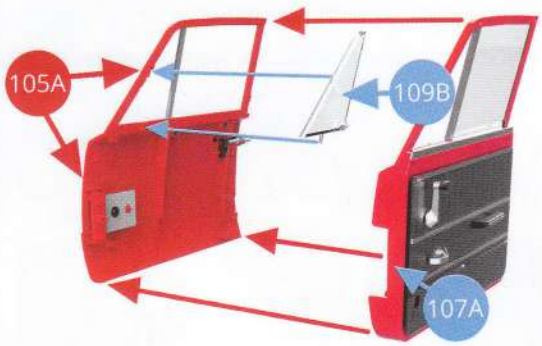
- 109A Опускное стекло передней двери
- 109B Поворотное стекло
- QP Винт М2,0 × 4,0 × 6,0 мм (2 шт.)
- EM Винт М1,7 × 5,0 мм (2 шт.)
- JM Винт М1,7 × 4,0 мм (5 шт.)
- UM Винт М1,7 × 3,0 мм (5 шт.)
- MM Винт М2,3 × 3,0 × 6,0 мм (2 шт.)

Схемы сборки

1

Установите опускное стекло передней двери 109A так, чтобы в паз на нем попала втулка рычага стеклоподъемника 108C, и закрепите винтом QP.

2

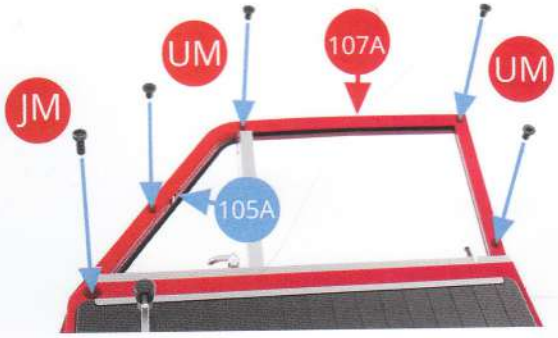


Установите поворотное стекло 109B осями в пазы наружной панели 105A. Состыкуйте наружную 105A и внутреннюю 107A панели правой передней двери.

3

Скрепите наружную 105A и внутреннюю 107A панели правой передней двери тремя винтами JM и винтом EM.

4



Дополнительно скрепите состыкованные наружную 105A и внутреннюю 107A панели правой передней двери еще четырьмя винтами UM и одним винтом JM

5

Совместите дверную петлю 108H правой передней двери с отверстием на передней стойке каркаса кузова 93A и закрепите ее винтом MM.

Виды узла после сборки

Отложите оставшиеся детали и винты для последующих этапов сборки.

Электромобили – новый этап

То, что двигатель внутреннего сгорания не является безальтернативным «сердцем» автомобиля, конструкторы поняли уже давно. Использование для движения автомобиля электрической энергии было весьма заманчивым. Однако к серьезным работам в этом направлении в мире приступили только в последней четверти XX века.

Разработка электромобилей и их мелкосерийный выпуск начались на Волжском автомобильном заводе вскоре после его вступления в строй – в середине 1970-х годов. Надо сказать, что на этом поприще тольяттинцы добились определенных успехов, создав вполне работоспособные модели.

Первые подходы

Однако дальше выпуска небольших партий дело не пошло, что и неудивительно – страна была абсолютно не готова к эксплуатации этого вида транспорта. Полностью отсутствовала эксплуатационная инфраструктура, ее было необходимо создавать заново. В таких условиях себестоимость эксплуатации электромобилей оказывалась выше, чем у автомобилей. Тем не менее работы над электромобилями не прекратились на ВАЗе и в 1980-х. Правда, в конце десятилетия наступила пауза: в 1987 году прекратилось государственное финансирование автомобильной отрасли, и автозаводы оказались в трудном положении. На какое-то время стало не до электромобилей.

Новый этап в проектировании и изготовлении образцов этого вида техники наступил на заводе в начале 1990-х. Толчком к нему послужил, как ни странно, спорт.

В начале 1991 года совместно с московским предприятием «Электромобиль» в рамках финансирования Экологического фонда СССР были изготовлены два электромобиля, конвертированных на базе ВАЗ-2108. В том же 1991-м заводской

Электромобиль «Ока», развивающий скорость до 60 км/ч. 1996 год.

Научный сотрудник Калининградского ВНИИЭЛЕКТОТРАНСПОРТа Г. А. Кричевский знакомит посетителей выставки с электромобилем, созданным в институте. 1977 год.

Зарядка аккумулятора электрического автомобиля, созданного советскими конструкторами. 1974 год.

экипаж в составе А. Гайдука и В. Палчевского на ВАЗ-2108Э занял почетное третье место в сложнейшем горном этапе международного ралли «Тур де Соль» (Швейцария), достигнув на финише высоты 2200 м. Такое достижение наших автомобилистов произвело настоящий фурор за рубежом, ведь об электрической «Самаре» там, по понятным причинам, даже не слышали! Соревнуясь с зарубежными электромобилями, вазовские инженеры поняли, что конкурентноспособным в дальнейшем может быть только более легкий образец. Выбор пал на «Оку».

И тут в НТЦ как нельзя вовремя появился директор немецкого импортера ВАЗа Deutsche Lada Михайлов с просьбой до 1 сентября 1991 года изготовить электромобиль для Лейпцигской ярмарки. По требованиям организаторов фирма, не представившая экологически чистый транспорт, в ярмарке участвовать не могла. До выставки оставался месяц!

Электромобиль ВАЗ-1111Э (Ока-Электро) был представлен на выставке ретроавтомобилей «Фортуна-2019». 2019 год.

«Ока-электро»

Никаких чертежей не существовало и в помине – изготовить их просто не было времени. Сборка двух электромобилей велась, что называется, «по месту», в лучшем случае по набросанным прямо в цеху эскизам. Конструкторы А. Гайдук, Н. Мустафин, Н. Калачев и В. Палчевский работали каждый день до часа ночи. 28 августа «свежеиспеченный» электромобиль отправился в Германию.

Годом позже электрическая «Ока» заняла ни много ни мало второе место в общем зачете на все том же швейцарском ралли «Тур де Соль». После этого проектом электромобиля на базе ВАЗ-1111 решили заняться всерьез. По сравнению с первым вариантом, была несколько изменена компоновочная схема, а увеличение количества тяговых батарей позволило увеличить пробег на одной зарядке до 120 км. В 1994 году на базе Опытно-промышленного производства ВАЗа был организован участок по сборке электромобилей «Ока-электро». В 1995 году собрали пять таких машин, и вскоре В. Палчевский получил от Автомобильного клуба Монако приглашение на участие в 1-м ралли электромобилей, которое должно было состояться в октябре 1995 года. Руководитель заводской команды В. Труфанов вспоминал об этих соревнованиях: «Наши экипажи завоевали 3 и 5 места в своем классе серийных электромобилей (соответственно 9 и 14 места в абсолютной классификации). Для дебютантов подобного спортивного мероприятия это считается весьма хорошим показателем.

Успешное участие русских в соревнованиях подобного типа отметили французские журналисты. На полосах центральных газет появились статьи с фотографиями вазовских спортсменов.

Электромобиль «Ока» для инвалидов (на дальнем плане) на выставке устройств для лечения инвалидов, организованной швейцарской фирмой «Мораг АГ» в экспоцентре на Красной Пресне. 1992 год.

На имя В. Каданникова пришло послание от генерального комиссара Автомобильного клуба Монако г-на Рене Изоара, в котором он благодарил завод за успешное участие в первом международном ралли в Монте-Карло на электромобилях.

Пришло поздравление и от Российской автомобильной федерации».

По итогам ралли конструкция электромобилей была модернизирована. Дебют усовершенствованных «Ока-электро» состоялся в 1996 году в ралли «Двенадцать электрических часов». Главное отличие этих соревнований – режим, который напоминал эксплуатацию электромобиля в реальных городских условиях. Автомобиль одного из тольяттинских экипажей выбыл из соревнований по техническим причинам, а вот вторая «Ока» заняла первое место! Такой блестящий результат даже вызвал сомнения в серийности тяговых батарей, но производитель после запроса организаторов подтвердил, что аккумуляторы на «Оке» были самые обычные.

Потом было 2-ралли в Монте-Карло, где один из российских экипажей занял первое место по показателям экономичности.

Опытный образец электромобиля, разработанного ВНИИ электротранспорта. 1971 год.

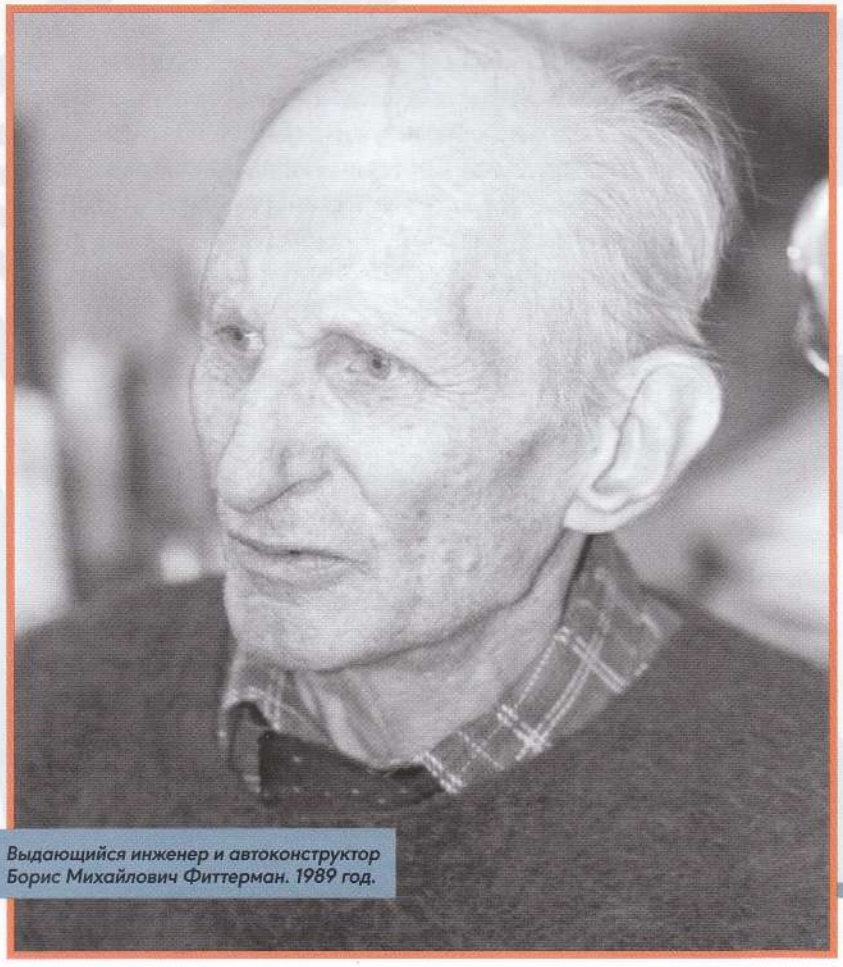
Случай с гимном

Во время процедуры награждения в 1996 году в Монте-Карло произошла небольшая заминка. Организаторы не смогли найти музыку гимна России («Патриотическая песня» Глинки) и предложили гимн СССР. Вазовцы дали свое пророческое согласие, не подозревая о том, что спустя четыре года эта музыка станет гимном России.

Инженерный гений Б. М. Фиттермана

Борис Михайлович Фиттерман – известный советский автоконструктор, крупный ученый-автомобилист, доктор технических наук, лауреат двух Государственных премий, кавалер орденов Ленина и Трудового Красного Знамени, полученных за работу над созданием новых машин.

Крупный ученый-автомобилист Б. М. Фиттерман, д. т. н., лауреат двух Государственных премий, кавалер орденов Ленина и Трудового Красного Знамени. 1989 год.



Выдающийся инженер и автоконструктор Борис Михайлович Фиттерман. 1989 год.

Б. М. Фиттерман принимал участие в создании новых моделей грузовиков, автобусов, легковых машин, первых советских троллейбусов, бронированного спецавтомобиля на базе новой легковой машины ЗИС-110, а также работал над реконструкцией самоходного комбайна, над проектированием тракторов и созданием мотоциклов. Велика его заслуга как одного из творцов вездеходной техники и бронетранспортеров.

От МАТИ до ЗИСа

Борис Михайлович Фиттерман родился 9 января 1910 года в интеллигентной московской семье. Его отец был врачом-педиатром, а мать – зубным врачом.

В 1931 году он окончил Московский автотракторный институт (МАТИ), где в качестве дипломной работы разработал тяжелый мотоцикл с карданной передачей для возможного использования в РККА. В 1933 году Б. М. Фиттерман перешел

в Научный автотракторный институт (НАТИ), а оттуда – в Научно-исследовательский институт городского движения (НИИГД). Одной из первых задач, поставленных перед молодым инженером, было создание механических средств для уборки снега в городе. Так появилась первая отечественная снегоуборочная машина.

После удачной с инженерной точки зрения, но «идеологически» преждевременной работы над первым в стране городским автобусом повышенной вместимости Фиттермана перевели на ЗИС, где поручили создание полноприводных грузовиков. Вскоре Фиттерман был назначен начальником Конструкторского бюро шасси. Именно под его началом разрабатывалось трехосное шасси для тяжелого бронеавтомобиля БА-11. Затем он работал над проектами вездеходов ЗИС-32, ЗИС-36, полугусеничного автомобиля ЗИС-22. К началу Великой Отечественной войны Фиттерман стал одним из ведущих специалистов конструкторского бюро завода, а в марте 1943 года, после разработки танка на базе Т-60 и модернизации 82-мм батальонного миномета, был назначен главным конструктором ЗИСа.

Запорожец ЗАЗ-965. 2014 год.

Творческий огонь

После войны Б. М. Фиттерман участвовал в создании нового автомобиля высшего класса ЗИС-110, прилагал руку к конструированию вездеходов ЗИС-151, городских автобусов вагонного типа. Но главной его работой в конце сороковых стала разработка трехосного бронетранспортера БТР-152. За создание этой машины главный конструктор вместе с другими инженерами, принимавшими участие в ее создании, был удостоен ордена Трудового Красного Знамени. Однако заслуги перед Родиной не уберегли талантливого инженера от людской зависти и государственных репрессий. 28 марта 1950 года Фиттерман вернулся с работы домой в полночь. Он только что подписал акт приемки на вооружение машины БТР-152. А через два часа его арестовали, затем приговорили к 25 годам заключения в лагере и 5-ти годам последующей ссылки. Один из лучших технических специалистов страны был отправлен в Воркуту, работал в шахте. 15 октября 1955 года Фиттерман был полностью реабилитирован и восстановлен в КПСС. После освобождения конструктор отказался и от возвращения на родной завод, и от работы в отраслевом министерстве.

В 1956 году Борис Михайлович устроился в НАМИ, где первое время разрабатывал прицепы, а затем в 1957-м возглавил Бюро легковых автомобилей. Один из лучших в стране специалистов по мощной и крупногабаритной технике, создатель лимузинов, грузовиков, вездеходов и бронемашин оказался во главе коллектива, разрабатывавшего мотоколяски и мини-автомобили. Но талантливый человек талантлив во всем. Под его руководством в 1958 году была создана

Тяжелый бронеавтомобиль БА-11.

БТР-152

БТР-152 принят на вооружение в СССР в 1950 году. Находился в серийном производстве с 1950 по 1962 год. На заводе имени Сталина (ЗИС) и Брянском автомобильном заводе был выпущен 12 421 экземпляр этой машины в нескольких модификациях. Бронетранспортер прослужил Родине 43 года и официально снят с вооружения в 1993 году.

Советский бронетранспортер БТР-152. 2018 год.

четырехместная микролитражка НАМИ-059. Фиттерман курировал превращение Fiat 600 сначала в «Москвич-444», а затем в «Запорожец» ЗАЗ-965. Борис Михайлович настолько увлекся, что в 1960 году написал книгу «Микроавтомобили». Эта книга на долгие годы стала неофициальным учебником для всех отечественных конструкторов микролитражек. В конце 1950-х – начале 1960-х годов под его руководством были спроектированы микролитражный армейский вездеход, известный впоследствии как ТПК (транспортер переднего края или ЛуАЗ-967), и гражданский ЛуАЗ-969. Он работал над созданием и испытанием первых советских транспортных средств на воздушной подушке и одновременно писал докторскую диссертацию, множество учебных пособий, участвовал в работе ученого совета НАМИ, научно-технического совета Минавтопрома, преподавал в МАДИ.

Автомобиль ЛуАЗ-967. 2010 год.

В самом конце жизни, когда страсть к инженерной работе у Фиттермана несколько ослабла, у него обнаружились литературные способности: он делился своими воспоминаниями с читателями газеты «Московский автотранспортник», специально для него открывшей рубрику «История в лицах».

Борис Михайлович Фиттерман умер 16 ноября 1991 года. Похоронен в Москве на Введенском кладбище.

Бронетранспортер БТР-152. Экспонат музея под открытым небом «Военная горка» в Темрюке. 2015 год.

В НОМЕРЕ 110

- УСТАНОВКА НАРУЖНОЙ РУЧКИ ПРАВОЙ ЗАДНЕЙ ДВЕРИ
- СЛУЖАКА «ОСТИН ТИЛЛИ»

ДЕТАЛИ НОМЕРА:

- НАРУЖНАЯ ПАНЕЛЬ ПРАВОЙ ЗАДНЕЙ ДВЕРИ
- НАРУЖНАЯ РУЧКА ДВЕРИ
- ВИНТЫ

ООО «Ашет Коллекция». Юридический адрес: 127015, г. Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2. © 2020 Ашет Коллекция. © 2020 Hachette Collections. Коллекция предназначена для взрослых. Модель для сборки. Фотографии не служат для точного описания товара. ИЗГОТОВЛЕНО ПО ЛИЦЕНЗИИ АО «АВТОВАЗ».

В КИОСКАХ УЖЕ ЧЕРЕЗ НЕДЕЛЮ!